VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 96)**
z dnia 20 czerwca 2017 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 96)

20 czerwca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

**– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1454).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Michał Naruszewicz** starszy specjalista w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Łukasz Zgoda** inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Piekarski** przewodniczący Komisji Ubezpieczeń Komunikacyjnych Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS oraz **Krzysztof Mirecki** sekretarz zarządu Stowarzyszenia Komisów PL.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grubarczyk**, **Radosław Iłowiecki** i **Krzysztof Karkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie i panowie posłowie, w zastępstwie pana przewodniczącego Rzońcy, który jest na sali plenarnej, chciałbym otworzyć posiedzenie Komisji Infrastruktury. Widzę, że jest kworum.

Czy są uwagi do proponowanego porządku obrad? Wobec niewniesienia uwag stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny.

Informuję, że Marszałek Sejmu, zgodnie z art. 37 ust. 1 i art. 40 ust. 1 regulaminu Sejmu, po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu, skierował do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1454).

Witam obecnego na posiedzeniu podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa pana ministra Jerzego Szmita wraz z osobami towarzyszącymi. Witam przedstawiciela wnioskodawców. Witam zaproszonych gości.

Teraz poprosiłbym o uzasadnienie projektu ustawy z druku nr 1454 pana posła Pawła Szramkę. Czy jest obecny na sali?

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Tak, jestem. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Udzielam panu głosu. Proszę bardzo. Proszę o uzasadnienie.

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Panie ministrze, szanowni państwo, wydawać by się mogło, że projekt ustawy, który proponujemy, jest niewielką zmianą. Natomiast otrzymaliśmy masę wiadomości od ludzi, że faktycznie na takie zmiany oczekują, dlatego mamy nadzieję, że szanowna Komisja pochyli się nad tymi zmianami.

Co proponujemy? Proponujemy przywrócenie elementarnej sprawiedliwości między posiadaczami pojazdów. Wiemy, że w chwili obecnej można czasowo wycofać pojazd

z ruchu, jeśli jest to ciągnik rolniczy, samochód ciężarowy, autobus bądź pojazd specjalny. Nie mają takiej możliwości osoby, które posiadają pojazdy osobowe czy też motocykle.

Uważamy, że jest to niewłaściwe podejście do sprawy, ponieważ często mamy do czynienia z sytuacją, gdzie osoby faktycznie tych pojazdów nie używają. Wyjeżdżają na rok za granicę, pojazd stoi rok w garażu, a mimo to muszą płacić składki za ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC), które – jak wiemy – ostatnio drastycznie rosną. Dlatego uważamy, że jest to nielogiczne, iż wymagamy od Polaków, żeby płacili ubezpieczenie za pojazd, który nie stanowi żadnego zagrożenia dla innych uczestników ruchu, ponieważ jest zabezpieczony i stoi w garażu.

Ponadto ustawa ta pomogłaby osobom, które używają tych pojazdów sporadycznie, kolekcjonerom zabytkowych pojazdów, którzy – powiedzmy – raz w roku wyjeżdżają tym pojazdem na jakiś zlot, a mimo to płacą takie same składki jak osoby, które pokonują kilka tysięcy kilometrów rocznie. Na przykładzie swojego okręgu mogę podać również bardzo dobitny przykład w tej materii. Poznałem niedawno megapozytywną osobę, która prowadzi osobiste muzeum. Chroni od zapomnienia nasze zabytki, m.in. motoryzacyjne. Dochodzi do takich absurdów, że za większość tych pojazdów ta osoba musi cały czas płacić składkę OC, mimo tego że są to tylko eksponaty muzealne, które już nigdy nie wyjadą na nasze drogi. Jeśli chciałaby wyrejestrować te pojazdy, musiałaby wtedy przeznaczyć je do kasacji.

To są główne argumenty. Jak mówię, to jest krótka ustawa. Chcemy, żeby w gestii ministra leżało to, jak będzie wyglądało rozporządzenie i tryb całej procedury.

Proponujemy, żeby wysokość opłaty za czasowe wycofanie z ruchu maksymalnie wynosiła 150 zł. Oczywiście proponujemy, żeby to było jak najmniej.

Proponujemy, żeby wycofanie pojazdu następowało na wniosek jego posiadacza lub osoby uprawnionej do posiadania tego pojazdu na taki czas, jaki wskaże właśnie ta osoba, ponieważ – tak jak wspomniałem – częsta jest sytuacja, że ludzie na rok czy nawet na dłużej wyjeżdżają i muszą płacić składki OC. Jeśli czasowo wycofamy pojazd z ruchu, to ubezpieczenie spada o 95%. Jest to kolosalna różnica. Myślę, że tu ubezpieczyciele również nie powinni mieć pretensji, ponieważ nie ponoszą żadnego ryzyka, skoro ten pojazd jest unieruchomiony i zabezpieczony przez właściciela.

Dziękuję. Jestem gotowy na…

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję przedstawicielowi wnioskodawców panu posłowi Pawłowi Szramce. Teraz, zgodnie – że tak powiem – z pragmatyką pracy nad projektami poselskimi czy rządowymi, prosiłbym w tym przypadku o stanowisko MIiB. Oddaję głos panu ministrowi Jerzemu Szmitowi. Proszę bardzo o stanowisko rządu do tej inicjatywy poselskiej.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:**

Tak. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, to, co będę przedstawiał, to jest stanowisko MIiB, które przygotowało projekt stanowiska rządu. On jeszcze nie jest przyjęty, ale myślę, że w tej rekomendacji będzie jasno pokazany kierunek, w jakim ten projekt zmierza.

Po pierwsze, projektodawca nie zdiagnozował dokładnie sprawy czasowego wycofania pojazdów z ruchu. Nie rozważył, że projektowane regulacje, zwiększające uprawnienia posiadaczy pojazdów czasowo wycofanych z ruchu, mogą jednocześnie naruszać interesy innych podmiotów. Przyjęcie przez projektodawcę dotychczasowego modelu przepisów w przedmiotowym zakresie, z rozszerzeniem go na wszystkie rodzaje pojazdów, jednocześnie bez ograniczenia czasowego dla wycofania… Mianowicie rozumiem, że – tak jak pan poseł był łaskaw powiedzieć – to właściciel ma decydować, w jakby w sposób nieograniczony będzie mógł powiedzieć, że w zasadzie wycofuje pojazd z ruchu, ale jednocześnie nie podaje terminu, do kiedy wycofuje, czyli można powiedzieć, że na czas nieokreślony.

Takie rozwiązanie pociągnie za sobą konsekwencje. Może spowodować konsekwencje niekorzystne nie tylko dla posiadaczy pojazdów, ale również dla samorządów, zakładów ubezpieczeń, powstania odpadów z pojazdów pozostawionych, wyłączonych z użytkowania na czas nieokreślony, jak również z systemu kontroli badań technicznych i związanego z tym ogólnie pojętego bezpieczeństwa, wynikającego ze stanu technicznego pojazdów.

Po drugie, nieakceptowalne jest zniesienie ograniczenia czasowego dla wycofania pojazdów z ruchu. Umożliwienie właścicielowi pojazdu określenia czasu, na który pojazd będzie wycofany, przy równoczesnym zniesieniu maksymalnego czasu wycofania pojazdu z ruchu powoduje, że taki stan może być traktowany jako czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, skoro będzie istniała możliwość wycofania pojazdu na czas nieograniczony, co w praktyce będzie oznaczało wycofanie na stałe. Stan stałego wycofania pojazdu z ruchu powinien oznaczać nie czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, ale jego wyrejestrowanie na podstawie przesłanek określonych w Prawie o ruchu drogowym i w konsekwencji rozwiązanie umowy ubezpieczenia OC na podstawie ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych. Jeżeli posiadacz pojazdu wnioskowałby o wycofanie pojazdu na czas nieograniczony, można wnosić, że pojazd nie będzie mu służył jako pojazd, a stanie się de facto odpadem. Jednocześnie pojazd zostałby wyłączony stale z systemu określonych badań technicznych pojazdu.

Punkt trzeci. Projekt zakłada, że ustawa miałaby wejść w życie 30 dni od dnia ogłoszenia, co jest założeniem niewykonalnym. Te wszystkie procedury, które musiałyby być wprowadzone i które musiałyby realizować starostwa powiatowe, bo one odpowiadają za rejestrację pojazdów, w ciągu 30 dni od daty wejścia… Jest to po prostu niewykonalne. Jest to tak duży zakres prac i przygotowań, które samorządy musiałyby wykonać, że po prostu w tak krótkim okresie starostwa nie byłyby w stanie tego wykonać, tym bardziej że… Zresztą będę w następnym punkcie się do tego odnosił.

Wydaje mi się, że w takim kształcie projekt ustawy musiałby spowodować wydanie przez MIiB właśnie aktów wykonawczych związanych z całą procedurą wyrejestrowania. Zatem to też jest po prostu niewykonalne w tym wyznaczonym przez projekt czasie. Projekt ustawy nie zakłada zmiany ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, co jest wynikiem niewłaściwego oparcia projektowanych przepisów tylko na dotychczas obowiązujących w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Przyjęty w 2005 r. portfel asekuracyjny zakładów ubezpieczeniowych na poziomie 5% i w konsekwencji obniżenie składki ubezpieczenia OC o 95% w okresie czasowego wycofania pojazdów z ruchu w przepisach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych byłby nieadekwatny dla systemu ubezpieczeń obowiązkowych OC przy proponowanym projekcie rozszerzenia możliwości czasowego wycofania dla wszystkich pojazdów zarejestrowanych przez starostów. Przedmiotowe ubezpieczenie obejmuje nie tylko szkody, które mogą być wyrządzone przez ruch pojazdu. Pozostawienie czy też unieruchomienie pojazdu, np. w garażu czy też na parkingu, nie wyklucza sytuacji, w których mogłoby dojść do wystąpienia szkody.

Z prekonsultacji ze środowiskiem ubezpieczycieli wynika, że część pojazdów z dotychczas wycofanych z ruchu jest przedmiotem postępowania odszkodowawczego, w tym pojazdy, które są wycofane z ruchu i nie powinny w tym ruchu uczestniczyć, a jednak są użytkowane. Jednocześnie projekt nie zakłada wprowadzenia sankcji związanych z ubezpieczeniem OC w sytuacji, gdy dochodzi do powstania szkody w tym okresie, a pojazd był jednak użytkowany.

Punkt piąty. Projektowane regulacje zwiększające uprawnienia posiadaczy pojazdów czasowo wycofanych z ruchu będą godzić jednocześnie w interesy osób, które nie będą korzystać z czasowego wycofania pojazdów z ruchu w kontekście potencjalnych możliwości podwyżek składek ubezpieczenia OC dla tych drugich.

Z uzasadnienia i z projektu ustawy wynika, że zasadniczą przesłanką zmiany przepisów o czasowym wycofaniu pojazdów jest potrzeba zmniejszenia opłat na ubezpieczenie OC dla obywateli w sytuacjach nieużytkowania pojazdów i wyrównania możliwości w tym zakresie dla wszystkich właścicieli pojazdów. Projektodawca nie rozważył natomiast, że zmniejszenie ubezpieczenia OC dla posiadaczy pojazdów wycofanych z ruchu może spowodować z kolei podwyżkę opłat ubezpieczenia OC dla tych posiadaczy pojazdów, którzy nie skorzystają z czasowego wycofania tych pojazdów.

Punkt szósty. W projekcie ustawy występują nieścisłości i braki, które rzutują dodatkowo na negatywną ocenę projektu. Tutaj może kilka z tych uwag.

W ust. 3 nie przewidziano przy wydawaniu decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu pobierania również opłaty ewidencyjnej. Wobec zaproponowania tak znacznego rozszerzenia zakresu pojazdów, które potencjalnie mogłyby być wycofane z ruchu, te operacje obciążyłyby samorządy powiatowe, które dziś zajmują się rejestracją pojazdów.

W ust. 4 w zdaniu drugim przepisu wskazano na możliwość przedłużania lub skracania przez starostę decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, jednakże nie wskazano, na podstawie jakich przesłanek taka zmiana miałaby nastąpić, co nadaje bezpodstawnie przepisowi charakter stricte oceny, ani też nie wskazuje, że mogłoby to być dokonane na wniosek posiadacza pojazdu. Stąd też, z drugiej strony, starosta będzie mógł powiedzieć: „Dobrze, to przedłużam na rok, może na pół" albo wskaże jakiś inny okres i tak naprawdę to nie byłoby ujęte w jakąś procedurę ani kryterium, według którego miałoby to się dokonywać.

W ust. 5 jako rygor niedopełnienia obowiązku czasowego wycofania pojazdu z ruchu wskazano niewłaściwe unieważnienie decyzji. Nie przewidziano dodatkowych konsekwencji dla właściciela, który pozostawił pojazd czasowo wycofany z ruchu niezgodnie z ustawą. W świetle projektu de facto nie wynika dla posiadacza pojazdu żadna sankcja. Jeżeli właściciel takiego pojazdu już po uchyleniu decyzji przemieści go na inne dozwolone miejsce, to będzie mógł wystąpić bez żadnych ograniczeń o ponowną decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, a gdy przemieści pojazd w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji uchylającej, to i tak będzie musiało być ono umorzone jako bezprzedmiotowe.

Ponadto projekt nie wskazuje trybu dla postępowania związanego z uchyleniem decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, w tym tego, kto miałby obowiązek zawiadamiania starosty, jeżeli nie zapewnił postoju w wymaganym miejscu. Chodzi także o obowiązek dla właściciela pojazdu wskazania we wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu miejsca jego postoju albo zawiadomienia starosty o zmianie miejsca tego postoju.

Niewłaściwie został określony ust. 6. Zgodnie z obecnie obowiązującymi zasadami techniki prawodawczej określenie wysokości opłaty za wydanie decyzji o czasowym wycofaniu z ruchu nie powinno być wskazane w delegacji do wydania rozporządzenia.

Wysoka Komisjo, tutaj są jeszcze odniesienia do finansowych skutków regulacji, które też budzą ogromne wątpliwości.

Natomiast już w konkluzji MIiB rekomenduje Radzie Ministrów odrzucenie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zaproponowanej treści, uwzględniając przedstawione tezy z oceny propozycji przepisów zawartych w tym kontekście oraz ich wpływu na jednostki samorządu terytorialnego, Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców (CEPiK) oraz zakłady ubezpieczeń i stacje kontroli pojazdów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Bardzo dziękuję. Są pytania ze strony pań i panów posłów do przedstawiciela wnioskodawców? Mają państwo pytania? Pan poseł Piotr Król.

**Poseł Piotr Król (PiS):**

Po wypowiedzi pana ministra, a też przeczytałem uzasadnienie tego projektu ustawy, mam wrażenie, że obecny stan prawny dotyczy w dużej mierze tych pojazdów, które w szeroko pojętym obszarze jednak świadczą albo działają na rzecz jakiegoś rodzaju działalności gospodarczej. Tutaj ten pomysł polegający na tym, żeby rozszerzyć je na samochody osobowe, być może by się jeszcze w jakimś obszarze bronił, natomiast chyba najbardziej niebezpieczne jest to, na co zwrócił uwagę pan minister, że tak naprawdę nie ma żadnych konsekwencji ani sankcji, gdyby ten przepis przyjąć. W praktyce wyglądałoby to w ten sposób… Zresztą nawet tam chyba w ostatnich zdaniach uzasadnienia pada takie zdanie, które – mam wrażenie – chyba jest też jednym z cichych argumentów, które przyświecały wnioskodawcom, że stawki OC są wysokie.

W mojej ocenie powstałby kompletny chaos. Nikt by nad tym nie zapanował, które pojazdy tak naprawdę mogą się poruszać po drogach publicznych, które nie, które zostały czasowo wycofane, które nie. Tak naprawdę brak jakiejkolwiek sankcji w zakresie osób, które nadużywałyby potencjalnie tego nowego prawa albo by je czy źle interpretowały,

czy po prostu nadużywały, w mojej ocenie, niestety ten projekt dyskwalifikuje, więc tutaj w tym obszarze podzielam opinię pana ministra. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję. Pan poseł Lassota.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Nie wydaje się, żeby należało tak od razu odrzucać ten projekt, mimo tej negatywnej oceny ministra. Oczywiście, cały szereg uwag pana ministra jest słusznych. Ten projekt na pewno wymaga dopracowania i uściślenia. Wymaga również takich zapisów, które spowodują, że nie będzie można wycofać niejako na stałe, bo to jest jedno z największych zagrożeń, prawda?

Niemniej jednak nie może być argumentem to, że inni mogą z tego tytułu zapłacić nieco większą składkę. Skoro się nie używa przedmiotu, jakim jest pojazd, to nie należy jednak wymagać od tego właściciela, aby płacił składki ubezpieczeniowe.

Jednak logika wymaga tego, żebyśmy nie odrzucali tego projektu, być może go dopracowali. Na pewno projekt wymaga jeszcze całego szeregu uzupełnień, ale jednak i oczekiwanie wielu użytkowników… Nie mówiąc o tym przypadku, o którym tu mówił poseł reprezentujący wnioskodawców, prawda? Mówił o takich jakichś eksponatach prawie muzealnych, które nigdy nie będą wykorzystywane. Moim zdaniem należałoby jednak przyjąć ten projekt do dalszych prac. Być może, że na etapie dalszych prac zostałby odrzucony, ale na tym etapie mimo tych uwag pana ministra, które są takimi uwagami: „No, jak tu sprawę utrącić?", a nie: „Jak sprawę rozwiązać?"…

Niestety, ten system, który przyjęło Prawo i Sprawiedliwość, że jeśli to nie jest projekt PiS, to jest zły projekt, jest stosowany w tej kadencji dosyć powszechnie. Panie ministrze, ale to nie jest dobry system. Nie na tym polega praca w parlamencie, abyśmy uznawali tylko racje tych, którzy rządzą.

Dlatego proponuję, żeby powołać podkomisję i jednak pracować dalej nad tym projektem. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Pan poseł Piotr Król.

**Poseł Piotr Król (PiS):**

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, w przeciwieństwie do mojego przedmówcy mam krótszy staż parlamentarny, dlatego pozwoliłem sobie z pewną nieśmiałością zapytać, czy mógłby podać trzy przykłady ustaw zaproponowanych przez PiS, które w okresie rządów Platformy Obywatelskiej zostały przyjęte, bo chciałbym się w tym zakresie dokształcić.

A co do tej części, którą można wyłuskać merytorycznie, o której pan poseł mówił, to chciałbym tylko przypomnieć, że pojazdy o charakterze zabytkowym, o których pan mówił, jak najlepiej się poruszają. Polecam panu posłowi jakąkolwiek rekonstrukcję, w dobrym tego słowa znaczeniu, na którą teraz w Polsce jest moda. Zobaczy tam pan te pojazdy, które się nie poruszają, jak się panu wydaje, że całkiem sprawnie i żwawo w tych rekonstrukcjach biorą udział, więc ten argument też jest zupełnie nietrafiony. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję. Czy jeszcze panie i panowie posłowie? Pan poseł Suchoń i później… Wiem, że o głos poprosił chyba przedstawiciel Polskiej Izby Ubezpieczeń, tak? Udzielę panu głosu za momencik. Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, panie przewodniczący, chciałem poprzeć wniosek o powołanie podkomisji. Wydaje się, że to byłby jednak…

Nie chcę wchodzić w tę wojnę, kto zawinił, że parlament jest wyłącznie taką maszynką do głosowania nad pomysłami rządu, czy to była PO, czy to jest PiS. Wydaje się, że jednak w trosce o taką – powiedziałbym – rolę parlamentu, która wynika z usytuowania Wysokiej Izby w relacjach pomiędzy poszczególnymi władzami, dobrze by było, gdyby

parlament procedował przepisy, które są przedkładane Wysokiej Izbie, w tym w szczególności Komisji Infrastruktury.

Myślę, że nikomu korona z głowy nie spadnie oraz że mamy wystarczająco dużo czasu na to, żeby jednak pochylić się, nawet jeżeli w konsekwencji dojdziemy do wniosku, że projekt należy odrzucić. Stanowczo sprzeciwiam się takiemu oto stawianiu sprawy, że jakiś projekt należy odrzucić, bo 4 lata temu czy 8 lat temu inne projekty też były odrzucane. Wydaje mi się, że to jest naprawdę duże uproszczenie. Apeluję, żeby podkomisja powstała i dogłębnie rozpatrzyła projekt oraz wszystkie aspekty, które są wokół tego projektu, bo być może wynikną z tego jakieś nowe okoliczności. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Za chwilkę udzielę głosu jeszcze przedstawicielowi Polskiej Izby Ubezpieczeń, natomiast mam pytanie do przedstawiciela wnioskodawców. To już później w trakcie by pan odpowiedział. Na jakich przesłankach państwo w uzasadnieniu tego przedłożenia poselskiego stwierdzają, że „projekt ten nie spowoduje dodatkowych kosztów dla budżetu państwa” i konieczności wydania aktów wykonawczych?

Jak państwo interpretują np. taki stan faktyczny, w którym po 2 albo 3 latach od czasowego wyrejestrowania dany pojazd jest uruchomiony i jest – że tak powiem – uczestnikiem ruchu w takiej sytuacji, w której wygasło dopuszczenie do ruchu, które jest przecież zawsze stwierdzane poprzez badanie techniczne raz do roku? Gdyby pan ewentualnie na te aspekty zwrócił uwagę, choćby w kontekście ubytków z wpływów w budżecie samorządów.

Jak państwo tutaj odnoszą się również do tego braku wpływu na finanse w takiej sytuacji, w której trzeba by w sposób niezwłoczny uzupełnić Centralną Ewidencję Pojazdów o tę funkcję czy aplikację, która pozwalałaby po prostu zachować referencyjność tego zbioru danych, jeśli chodzi o uwzględnienie samochodów, które są czasowo wycofane z ruchu, choćby na bazie tego projektu, który państwo wnoszą?

Dziękuję. Teraz przedstawiciel PIU. Proszę bardzo.

**Przewodniczący Komisji Ubezpieczeń Komunikacyjnych Polskiej Izby Ubezpieczeń Tomasz Piekarski:**

Dziękuję. Tomasz Piekarski, PIU.

Mam tutaj liczby – statystykę zebraną z rynku. W 2016 r. zarejestrowane czasowe wycofania pojazdów z użytkowania to jest 2250 pojazdów. To są dane za 2016 r. Tak jak powiedziałem, rynku. Dla przypomnienia, pojazdy, które dzisiaj podlegają czasowemu wyrejestrowaniu, to są pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej (DMC), ciągniki, pojazdy specjalne. Z tych pojazdów, które zostały zarejestrowane jako czasowo wycofane, zgłoszono równe 20 szkód. Jak mówię, to jest rynku. To oznacza, że częstość szkód to jest 1%. Teraz częstość szkód w całym portfelu z tego segmentu, z tego rodzaju pojazdów, ogółem stanowi 1,5%. To oznacza, że częstość szkód z pojazdów wyrejestrowanych i szkód, które zdarzyły się w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu, jest zbliżona, jest tylko nieznacznie niższa od częstości pozostałych pojazdów w tej grupie, w tych rodzajach pojazdów. Średnia wartość szkody z tych pojazdów to jest 6720 zł. Tyle średnio wypłacono odszkodowania z tej grupy. Według danych Komisji Nadzoru Finansowego średnia szkoda z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w 2016 r. wynosiła około 5 tys. zł. Średnia szkoda spowodowana w okresie wycofania pojazdu z ruchu przy częstości podobnej do częstości ogólnej jest nawet nieco wyższa. To oznacza, że te pojazdy w zasadzie są normalnie użytkowane pomimo formalnego czasowego wycofania i powodują średnio podobną szkodę, nawet statystycznie lekko wyższą, więc to są normalnie użytkowane pojazdy.

Teraz kolejna rzecz. Średnie składki na pojazdach, których się używa często sezonowo, tak jak np. motocykle czy ciągniki rolnicze… Składka jest od 70 do stu kilkudziesięciu złotych. Średnio to jest 100–120 zł. Koszt administracyjny czasowego wycofania tego pojazdu w zasadzie nie pokrywałby tej składki, ale ta składka matematycznie, statystycznie dyskontuje ryzyko, że jeździ się tylko w jakimś określonym przedziale czasu, prawda? Czyli tak na dobrą sprawę, gdyby możliwe było wycofanie tylko na okres tej

sezonowości, te składki powinny być wtedy, oczywiście, odpowiednio wyższe, np. 200 zł, jeśli jeździłoby się tylko przez 50% okresu w roku, prawda?

Teraz tak… Wprowadzenie instytucji czasowego wycofania z ruchu na masową skalę nie spowoduje, że będzie mniej szkód. Szkód będzie dokładnie tyle samo, a to oznacza, że będzie mniej składki do wypłaty takiej samej liczby odszkodowań. To oznacza, że składka dla przeciętnego obywatela, dla przeciętnego posiadacza pojazdu mechanicznego będzie odpowiednio wyższa, czyli za to rozszerzenie zapłacą wszyscy pozostali kierowcy.

Chciałbym tylko powiedzieć, że taka instytucja rzeczywiście istnieje w kilku krajach europejskich. W mniejszości krajów, przede wszystkim w Norwegii, Szwajcarii i Austrii. To rozwiązanie było wprowadzone w połowie ubiegłego wieku. Dlaczego? To są kraje górskie. Tam, gdzie jakby jeszcze nie było też takich rozwiniętych możliwości technologicznych, ani żeby się poruszać tymi pojazdami, ani też żeby nimi jeździć po górach. Nie wszędzie też docierały. Nie było tak rozwiniętej infrastruktury drogowej. W związku z tym coś takiego wprowadzono, nawet ze względów bezpieczeństwa, żeby te osoby się nie poruszały, ale też dlatego, że było to fizycznie niemożliwe. Natomiast nie jest znany nam przypadek, kiedy wprowadza się takie rozwiązanie ze względów ekonomicznych, tym bardziej że, tak jak wykazałem w punktach poprzednich, tutaj ta ekonomika nie ma specjalnie uzasadnienia przy stosunkowo niskich średnich składkach w tych rodzajach pojazdów.

Kolejna rzecz. Tyle? To w zasadzie wszystko w takim razie. Chyba najważniejsze punkty ze stanowiska PIU.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Ponownie o głos prosił pan poseł Piotr Król oraz po raz drugi…

**Poseł Piotr Król (PiS):**

Panie przewodniczący, ugruntowując się ostatecznie w poglądzie po tym, co usłyszeliśmy, zgłaszam wniosek formalny o odrzucenie tego projektu w pierwszym czytaniu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marek Lassota ponownie i później… Tu jeszcze mam pytanie. Czy są jakieś jeszcze zgłoszenia? Strona społeczna? Jeśli chodzi o państwa posłów, nie ma. Zamykam listę. Jeszcze pan poseł, tak? Okej. Na razie pan poseł Marek Lassota. Proszę bardzo.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Józef Lassota.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Józef. Przepraszam.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Wydaje się, że nawet ta informacja PIU nie jest informacją, która powinna przekreślać prace nad tym projektem, bo raczej należałoby pomyśleć, jakie rozwiązania zastosować, oczywiście, nie w tym projekcie, aby używanie pojazdów wycofanych z ruchu było ograniczone albo w ogóle nie były one używane. Jeśli oddaje się tablicę rejestracyjną i dowód rejestracyjny, to znaczy, że ktoś zupełnie nielegalnie ich używa, prawda? W takim razie należałoby raczej stosować znacznie większe represje w stosunku do tych, którzy takich pojazdów używają, bo to jest tak, że oni popełniają to przestępstwo.

Być może należałoby wprowadzać rozwiązania, które by jakoś rekompensowały ewentualnie tę wypłatę odszkodowań pojazdów ubezpieczonych, bo rozumiem, że tu jest wypłata ubezpieczeń, jeśli chodzi o pojazdy ubezpieczone, a nie te, które są wycofane z ruchu, tak? To, co pan przedstawił, to są te wypłaty dotyczące…

**Przewodniczący komisji PIU Tomasz Piekarski:**

Tak. Porównałem portfel, czyli jakby – można powiedzieć – w języku technicznym porównałem jakość tego portfela i częstość szkód małego portfela pojazdów wycofanych z ruchu do porównywalnego portfela ogółem, tak? Wykazałem to, że i częstość szkód, jak

i również średnia szkoda jest porównywalnej wysokości, czyli że te pojazdy w zasadzie są użytkowane normalnie, nawet bez tablic rejestracyjnych. Natomiast…

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Ale komu wypłacacie?

**Przewodniczący komisji PIU Tomasz Piekarski:**

Wypłacamy odszkodowanie.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panowie posłowie, udzielam głosu. Na razie tutaj pan.

**Przewodniczący komisji PIU Tomasz Piekarski:**

Dobrze. Wypłacamy odszkodowanie. Natomiast przypominam o funkcji ochrony ubezpieczenia. Ubezpieczenie chroni nie tylko poszkodowanych, ale także czy przede wszystkim chroni sprawcę szkody do wysokości sum gwarancyjnych, czyli wysokości 5 mln euro szkody na osobie i 1,25 mln euro na mieniu, tak? Oczywiście, wskazane byłoby wprowadzenie regresu, natomiast wydaje się mało prawdopodobne przy dużej szkodzie skuteczne ściągnięcie tego regresu od sprawcy szkody, który nielegalnie porusza się takim pojazdem.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Panie przewodniczący, to mogę dokończyć?

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Proszę bardzo.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Chciałbym coś zrozumieć, bo być może nie jestem zorientowany w tych sprawach ubezpieczeń. Czy pojazd wycofany z ruchu podlega ubezpieczeniu w dalszym ciągu?

**Przewodniczący komisji PIU Tomasz Piekarski:**

Tak. Podlega ochronie.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Aha. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Proszę, pan poseł. Później w kolejności.

**Poseł Robert Mordak (Kukiz15):**

W takim razie może powinniśmy się zastanowić nad zmianą ustawy o ubezpieczeniach, bo okazuje się, że nie warto się ubezpieczać, bo i tak będzie wypłacone odszkodowanie. Czy dobrze to zrozumiałem?

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

W kolejności. Za chwilę. Tutaj było zgłoszenie. Dwa głosy strony społecznej. Zamykam listę, jeśli nie ma zgłoszeń ze strony pań i panów posłów. Kończymy powoli dyskusję. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić i później przedstawić opinię.

**Sekretarz zarządu Stowarzyszenia Komisów PL Krzysztof Mirecki:**

Dzień dobry. Witam. Krzysztof Mirecki. Reprezentuję Stowarzyszenie Komisów PL.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, reprezentując firmy handlujące samochodami używanymi zrzeszone w naszym stowarzyszeniu, chciałbym podziękować posłom za to, że zajęli się tym tematem. Czasowe wycofanie pojazdów z ruchu w połączeniu z możliwością rejestracji profesjonalnej powinno zdecydowanie ułatwić nam pracę i obniżyć koszty prowadzenia działalności. Każda z firm zrzeszonych w naszym stowarzyszeniu ubezpiecza w ciągu roku kilkadziesiąt lub kilkaset pojazdów. W ostatnim czasie składki z tytułu ubezpieczeń OC mocno wzrosły, co przy tak dużej liczbie ubezpieczonych pojazdów oznaczało dla nas wzrost miesięcznych kosztów nawet o kilka tysięcy złotych. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że wszystkie te auta stoją na naszych placach i nie są użytkowane w ruchu drogowym. Dlatego cieszy nas fakt, że ze względu na przysługujące obniżenie wysokości składki z tytułu ubezpieczenia

w wysokości nie mniejszej niż 95% za okres, gdy pojazd jest wycofany z ruchu, koszty prowadzonej przez nas działalności zdecydowanie się zmniejszą. Jeśli będziemy mieli możliwość czasowego użytkowania pojazdów, np. w celu przeprowadzenia jazdy próbnej z klientami na podstawie rejestracji profesjonalnej, będziemy opłacali składki ubezpieczenia OC za czas faktycznego użytkowania pojazdu w ruchu drogowym, a nie za czas jego postoju na terenie komisu, kiedy nie stwarza on żadnego zagrożenia.

Dlatego zdecydowanie popieramy projekt wprowadzający taką możliwość czasowego wyrejestrowania pojazdów z ruchu. Zgadzamy się również z argumentacją posłów wnioskodawców. Mamy nadzieję, że ten projekt zostanie przyjęty. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze tylko ostatni głos. Proszę bardzo.

**Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:**

Dziękuję. Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, otóż nie możemy zaakceptować czasowego wyrejestrowania bez określenia czasu. To spowoduje powstanie jeszcze większego obszaru w szarej strefie, którą mamy w obrębie recyklingu samochodów. Przypomnę, że dyrektywa 2000/53/WE zobowiązuje poszczególne kraje członkowskie do recyklingu 100% pojazdów. Czasowe wyrejestrowanie bez ograniczenia czasu doprowadzi do tego, że samochody będą demontowane w szarej strefie lub wywożone za granicę, tak jak to miało miejsce w przypadku Niemiec. Tam była ta możliwość czasowego wyrejestrowania. Później samochody trafiały do Polski i były w Polsce demontowane.

Natomiast trzeba się pochylić nad problemem, dlatego że mamy w tej chwili 13 mln pojazdów czasowo wyrejestrowanych. Aktualnie 13 mln pojazdów nie posiada obowiązkowego ubezpieczenia OC. Nie działa system kontroli OC. Dlatego też m.in. że nie ma zróżnicowania, czy pojazd stoi, czy pojazdem się jeździ, to nikt nie przestrzega przepisów art. 71 ust. 7, który mówi, że w ciągu 30 dni należy pojazd zarejestrować. Te pojazdy sprowadzone, zarówno używane, jak i nowe, stoją nierejestrowane, czyli jest naruszony przepis art. 71 ust. 7. Mamy ogromny bałagan w ewidencji. Jest 13 mln martwych dusz. Z prędkością około 700 tys. pojazdów rocznie przybywa tych martwych dusz, czyli one są demontowane w szarej strefie lub też czasowo wyrejestrowane. Właściciel pojazdu zmienia ubezpieczyciela, nie jeździ przez 3 lata, później ubezpiecza i jeździ.

Należy się pochylić, może nie nad tym projektem, może nad zmianą ustawy o ubezpieczeniach, ale dać możliwość po prostu mniejszej składki dla tych, którzy pojazdów nie używają, którzy handlują, naprawiają, wyjeżdżają za granicę na kontrakt, a pozostawiają samochód w garażu czy na parkingu do odsprzedaży. Tak, trzeba się pochylić. Ten projekt nie jest do zaakceptowania w takiej wersji. Być może rzeczywiście potrzebne będą podkomisja lub inny projekt. Należy jednak przyjąć rozwiązanie, które ułatwi życie tym, którzy handlują, i tym, którzy chcą przestrzegać przepisów. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Kończymy powoli dyskusję. Teraz jeszcze na koniec udzielę głosu panu posłowi Szramce przedstawicielowi wnioskodawców, a na końcu panu ministrowi.

Przypomnę, że został zgłoszony wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu.

Proszę przedstawiciela wnioskodawców o ustosunkowanie się do wypowiedzi koleżanek i kolegów posłów, do zadanych pytań. Proszę, oddaję panu głos.

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Cieszę się, że mamy przedstawicieli strony społecznej. Szkoda, że dopiero wczoraj dostałem telefon, że właśnie ta ustawa będzie dziś procedowana, bo takich osób byłoby o wiele więcej. Zapewniam, że jest masa ludzi, którzy na tej ustawie by zyskali, chociażby – jak pan tu powiedział – handlujący tymi samochodami.

Ze słów pana ministra odniosłem takie wrażenie, że przede wszystkim stajecie w obronie ubezpieczycieli, a nie ubezpieczających się, bo powinniśmy przede wszystkim tutaj

dbać o interes Polaków, a nie firm, które ubezpieczają te pojazdy. Myślę, że one spokojnie dadzą sobie radę. Wiemy, że większość jedynie zarabia na ubezpieczeniach pojazdów, tylko na innych. To jest jakby tylko taka wizytówka.

Zgodzę się z argumentem czasu. Jakiś rygor czasu należy wprowadzić. Czy mógłbym prosić, panie przewodniczący…

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Proszę tutaj o pewne skupienie, bo pan poseł wnioskodawca nam odpowiada na pytania. Proszę ograniczyć rozmowy.

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Faktycznie, należy wprowadzić jakieś ramy czasowe, tylko pytam, jakie ramy, bo są osoby, które remontują jakiś pojazd i może to trwać nawet 10 lat, jeśli jest to pojazd, który wymaga dużego wkładu finansowego. Dlatego m.in. te zapisy są potrzebne.

Szkody unieruchomionego pojazdu. Tutaj bardzo słusznie pan zaznaczył, że teraz właśnie jest masa osób, które poruszają się niezarejestrowanymi pojazdami samochodowymi, ponieważ uważają, że nie opłaca im się rejestracja i płacenie składek OC. Gdybyśmy to zmienili, może właśnie zmalałaby liczba tych osób, które nieprawnie poruszają się pojazdami.

Myślę, że należy przede wszystkim patrzeć na prostą zasadę, że jeśli ktoś nie jeździ, to dlaczego każemy mu płacić. Tu zupełnie nie rozumiem argumentów strony ubezpieczycieli, że reszta poniesie koszty. Myślę, że to będzie na tyle mała liczba ubezpieczonych, którzy będą chcieli czasowo wycofać pojazd z ruchu, że naprawdę tego nie odczujemy.

Było pytanie pana przewodniczącego, jak wyciągać odpowiedzialność od kierowców. Na tej samej zasadzie, jak wyciąga się ją teraz od właścicieli ciężarówek czy autobusów. Teraz te osoby mogą czasowo wycofać pojazd, więc na tej zasadzie możemy tak samo wyciągać konsekwencje wobec osób, które chciałyby pojazdy osobowe czy też motocykle czasowo wycofać z ruchu.

Popieram tutaj wniosek panów posłów z Platformy i z Nowoczesnej o powołanie podkomisji. Zgadzam się, że należy dopracować projekt, ale myślę, że wiele osób czeka na te zmiany i nie warto, żebyśmy je odrzucali. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo przedstawicielowi wnioskodawców. Teraz prosiłbym jeszcze na koniec o dodatkowe wystąpienie pana ministra Jerzego Szmita. Gdyby pan minister też ewentualnie w miarę precyzyjnie odniósł się jeszcze do tych problemów, które były stawiane w dyskusji, ewentualnie odniósł się do tej właśnie inicjatywy rządowej, która ma nawiązywać do tego zjawiska, które tutaj było poruszone w dyskusji i które jest również przedmiotem tego projektu wniesionego pod obrady. Proszę bardzo.

**Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ten z pozoru prosty pomysł polega na tym, że jeżeli ktoś nie jeździ przez jakiś czas, sobie właściwy, to może wyrejestrować pojazd czasowo i go nie używać, a potem, gdy już te przyczyny ustaną, będzie chciał znowu wrócić na drogi, to będzie mu to umożliwione. Widzimy, nawet w tej dyskusji, że nie jest to wszystko takie proste, jak by się mogło z pierwszej strony wydawać.

Mamy tutaj wielki konglomerat różnych interesariuszy tego procesu, zaczynając od samorządów, na które ciężar całego administrowania tym procesem by spadał, przez innych kierowców. Widzimy, że trudno też nie brać pod uwagę tych głosów ze strony ubezpieczycieli. To jest bardzo ważne. Mianowicie to, że ktoś nie ma rejestracji, wcale go nie zniechęca do jeżdżenia po drogach, tak? To jest pewien fakt, który musimy brać pod uwagę.

Natomiast, szanowni państwo, powiem tak, że tym, co jest jeszcze tutaj w tym wszystkim niezmiernie istotne, to jest rzeczywiście fakt, że dzisiaj nie funkcjonuje prawidłowo system CEPiK. Myślę, że to jest klucz do tego problemu, bo gdyby system CEPiK dzisiaj funkcjonował, a pokażę mniej więcej daty i etapy, w których on ma wchodzić już do użytku, to wówczas ta dyskusja byłaby pewnie łatwiejsza, tak? Ta część tego procesu, która polega na rejestracji, na nadzorze, na kontroli i potem na wyciąganiu z tego

konsekwencji, jeżeli ktoś np. nie przestrzega wcześniejszych zobowiązań w stosunku do czasowo wyrejestrowanego pojazdu, jest niezmiernie istotna.

Dzisiaj mamy taką oto sytuację, że część nowego systemu CEPiK2 ma wejść 30 października br., drugi etap to jest 18 marca przyszłego roku, a ostatecznie za blisko rok 4 czerwca 2018 r. To są etapy, które przedstawiło Ministerstwo Cyfryzacji. To jest ich plan działania i cele, które mają osiągnąć.

Myślę, że tak naprawdę dyskusję na temat rejestracji i takich już bardzo szczegółowych potem rozwiązań powinniśmy odłożyć do czasu, gdy CEPiK zacznie normalnie funkcjonować, bo wtedy nadzór nad tymi procesami rejestracji i wyrejestrowywania będzie po prostu możliwy.

Były tutaj przekazywane informacje, że jest 13 mln pojazdów niezarejestrowanych. Dzisiaj tak naprawdę nie wiemy, ile tych pojazdów jest, bo system…

**Prezes stowarzyszenia FORS Adam Małyszko:**

Nieubezpieczonych.

**Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:**

Nieubezpieczonych, tak? Nie wiemy tak naprawdę. To są informacje, które wynikają z prostej arytmetyki, liczby pojazdów w systemie, w tym tego, ile jest używanych itd. To są nieweryfikowalne dane. Nie podważam ich, tylko mówię, że tak naprawdę nie mamy narzędzi, żeby te informacje zweryfikować.

Będziemy mogli je weryfikować, gdy system zacznie działać i to nie od razu, dlatego że zanim on rzeczywiście pozbędzie się tego całego bagażu pojazdów, często dziś już nieistniejących, a liczonych w milionach, które się ciągle w systemie znajdują… Taka mała dygresja. Proszę państwa, w systemie CEPiK np. mamy obecnie około 10% pojazdów, które powinny jeszcze jeździć na czarnych rejestracjach. Nie wiem, jak często w ogóle widujemy jeszcze czarne rejestracje. Tego się prawie nie widzi, a w systemie jest 10% tych pojazdów. Powinny funkcjonować na czarnych rejestracjach, tak? To jest chociażby jeden z takich przykładów, które pokazują, że ten rynek pojazdów będziemy mogli tak naprawdę właściwiej nadzorować dopiero po wejściu w życie systemu. Myślę, że to jest najważniejsza sprawa.

Myślę, że w momencie, gdy to już zafunkcjonuje, to będziemy mogli wrócić do tej sprawy, do rejestracji, gdyż przypominam, że trwają prace i tu jeszcze jest stworzona podkomisja do spraw profesjonalnej rejestracji pojazdów. To jest nieco inny zakres, bo tu mamy określony, bardzo wąsko opisany zakres tej ustawy. Ten zapis, dotyczący tego projektu, jest bardzo szeroki, bo tak naprawdę każdy przecież mógłby skorzystać z tego zapisu, że chce czasowo wyrejestrować swój pojazd, tak? Jeżeli chodzi o profesjonalną rejestrację, to jest zupełnie inna skala przedsięwzięcia i to robimy. Sprawa jest w toku, projekt jest już w podkomisji, procedujemy i mam nadzieję, że to szybko nam się uda.

Myślę, że te bardzo… Zwracam się do wnioskodawców, żeby też nie traktowali tego, że odrzucamy w ogóle tę inicjatywę jako taką, bo sprawą trzeba się zająć, ale przy warunkach, o których wcześniej mówiłem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. Dyskusja już jest zamknięta.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy.

W związku z tym, że zgłoszono wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu, chciałbym go poddać pod głosowanie.

Kto jest za przyjęciem wniosku o odrzucenie tego projektu ustawy w pierwszym czytaniu? Proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu? Nie widzę.

Sekretariat proszę o podanie wyników.

**Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:**

15 głosów za, 4 przeciw.

**Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dziękuję bardzo. W związku z wynikami głosowania stwierdzam, że przeszedł wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Na tym porządek dzienny…

Wybór sprawozdawcy. Proponuję tutaj pana posła… Wyszedł już? Jest pan poseł Król? Nie ma? Proponuję pana posła Piotra Króla.

Czy są jakieś głosy przeciw? Nie ma. Stwierdzam, że Komisja wyznaczyła pana posła sprawozdawcę.

Zamykam dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.